Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/908

17.07.73

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

A. Zielsetzung

Die Lage des Flughafens Salzburg unmittelbar in der Nähe der deutschen Grenze macht es notwendig, daß sich An- und Abflugwege auf deutsches Hoheitsgebiet (Freilassing) erstrecken. Um die Sicherheit des Flugbetriebes zu gewährleisten, ist die Festlegung eines Bauschutzbereiches auf deutschem Hoheitsgebiet erforderlich.

B. Lösung

Durch den Vertrag verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, den Flughafen Salzburg in dem vertraglich vereinbarten Rahmen so zu behandeln, als liege er auf deutschem Hoheitsgebiet. Sie hat daher insoweit die Normen des deutschen Luftrechts anzuwenden. Die Republik Österreich trägt die Verpflichtung zum Ersatz der sich daraus ergebenden Ansprüche für die das Eigentum beschränkenden Maßnahmen, darüber hinaus aber auch für weitere mögliche schädigende Einwirkungen durch den Betrieb des Flughafens Salzburg auf deutsches Hoheitsgebiet.

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 8 21, Goethestraße 56, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Die Bundesrepublik Deutschland erhält durch den Vertrag auch die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen der österreichischen Seite zugunsten der auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wohnenden Bevölkerung herbeizuführen.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

I/4 (III/4) — 971 05 — Ve 27/73

Bonn, den 17. Juli 1973

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland mit Begründung (Anlage 1).

Der Wortlaut des Vertrags in deutscher Sprache sowie eine Denkschrift zum Vertrag sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestags herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 391. Sitzung am 23. März 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung erhebt gegen den Beschluß des Bundesrats keine Einwendungen.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Scheel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Wien am 19. Dezember 1967 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Für die nach diesem Vertrage von der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden deutschen Rechtsvorschriften gilt der Flughafen Salzburg als auf deutschem Hoheitsgebiet gelegen. Diese Vorschriften finden jedoch nur sinngemäß und insoweit Anwendung, als sie sich auf einen bereits angelegten und in Betrieb genommenen Verkehrsflughafen beziehen. Der Bauschutzbereich nach Artikel 1 und Artikel 3 Abs. 1 des Vertrages ist in der Anlage zu diesem Gesetz festgelegt.

Artikel 3

Zuständige deutsche Luftfahrtbehörde ist in den Fällen des Artikels 2 Abs. 2 sowie des Artikels 3 Abs. 2 und 3 des Vertrages das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder die von ihm bestimmte Stelle; im übrigen richtet sich die Zuständigkeit nach dem Luftverkehrsgesetz und seinen Durchführungsvorschriften oder sonstigen anwendbaren deutschen Rechtsvorschriften.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 5

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Anlage
zum Vertragsgesetz (Artikel 2 Satz 3)

Das Ausmaß des Bauschutzbereichs auf deutschem Hoheitsgebiet nach Artikel 2 Satz 3 bestimmt sich nach § 3 der Verordnung des österreichischen Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 2. Februar 1961 betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Salzburg (Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer, Teil B/1961, B 13/61), der wie folgt lautet:

„§ 3

Begrenzung der Sicherheitszone

(1) Die Sicherheitszone des Flughafens Salzburg wird seitlich durch die im Sicherheitszonenplan (Anhang 1) stark ausgezogenen schwarzen Linien begrenzt.

(2) Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan dargestellten Flächen A—F gebildet. Überdecken sich in diesem zwei Flächen, so bildet die jeweils untere Fläche die untere Begrenzung der Sicherheitszone.

(3) Es verlaufen:

a) die Fläche A (gelb angelegt) 10 m unter der Erdoberfläche,

b) die Flächen B (braun angelegt) von der Erdoberfläche bzw. vom Rande der Flächen C bis zur Schnittlinie mit der Fläche E nach außen im Verhältnis 1 : 7 ansteigend,

c) die Flächen C (grün angelegt) von 360 m außerhalb der Pistenenden in einer Höhe von 6 m über dem Bezugspunkt des nördlichen bzw. südlichen Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 1 bzw. Abs. 2) bis zu einer Höhe von 60 m nach außen im Verhältnis 1 : 50 ansteigend,

d) die Fläche D (soweit rosa angelegt) von 60 m über dem Bezugspunkt des südlichen Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 2) nach außen im Verhältnis 1 : 40 ansteigend,

e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal 45 m über der Flughafenbezugshöhe (§ 1 Abs. 2),

f) die Flächen F (grau angelegt) als Kegelgrenzfläche von einer Höhe von 45 m über der Flughafenbezugshöhe (Schnittlinie mit der Fläche E) nach außen im Verhältnis 1 : 20 ansteigend."

Die graphische Darstellung des Bauschutzbereichs ist aus dem Kartenausschnitt im Maßstab 1 : 25 000 und der beigefügten Übersichtsskizze ersichtlich.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf den Vertrag findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87 d Abs. 2 des Grundgesetzes erforderlich, da in Artikel 3 einem Land Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung übertragen werden.

Zu Artikel 2

In Artikel 1 des Vertrages verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, die für die Anlage und den Betrieb des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland notwendigen Maßnahmen nach Maßgabe des deutschen Luftverkehrsgesetzes und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften zu treffen. Um diesen Vorschriften in bezug auf den Flughafen Salzburg grund sätzlich Geltung zu verschaffen und ihn wie einen auf deutschem Hoheitsgebiet gelegenen Flughafen zu behandeln, sieht Satz 1 eine gesetzliche Fiktion vor. Sie erstreckt sich jedoch nicht nur auf das Luftverkehrsgesetz und seine Durchführungsvorschriften, sondern umfaßt auch die nach Artikel 8 des Vertrages anwendbaren sonstigen Rechtsvorschriften wie die des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Bei der Anwendung dieser Vorschriften werden sich Abweichungen daraus ergeben, daß der Flughafen Salzburg auf österreichischem Staatsgebiet liegt und auf Grund österreichischer Rechtsvorschriften bereits genehmigt und betrieben wird. Deshalb ist nur eine sinngemäße Anwendung deutschen Rechts möglich und auch nur insoweit, als es sich um Vorschriften handelt, die einen in Betrieb genommenen Verkehrsflughafen betreffen.

Die wichtigste auf Grund der Anwendung des Vertrages von der Bundesrepublik Deutschland vorzunehmende Maßnahme ist die Festlegung eines Bauschutzbereiches, dem nach Artikel 3 des Vertrages deutsche Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung des auf österreichischem Staatsgebiet bereits bestehenden Bauschutzbereiches (Sicherheitszone) zugrunde zu legen sind. Der Bauschutzbereich wird in der Anlage zu diesem Gesetz festgelegt.

Zu Artikel 3

Die Zuständigkeitsregelung entspricht § 31 Abs. 2 Nr. 4 bis 10 des Luftverkehrsgesetzes und ergibt sich bereits aus Artikel 2 Satz 1. Die Zuständigkeit nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, seiner Durchführungsvorschriften oder nach sonstigen anwendbaren Vorschriften wie die des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm unterliegt der Einschränkung nach Artikel 2 Satz 2.

Zu Artikel 4

Der Vertrag soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden. Die Vorschrift enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Absatz 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 14 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

— im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet — haben als Mitglieder der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in der Erwägung,

daß die nach dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt für den österreichischen Flughafen Salzburg zu errichtende Sicherheitszone in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hineinreicht und

daß die Mindestanforderungen des vorgenannten Abkommens durch das österreichische Luftfahrtgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, und durch das deutsche Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1729) erfüllt werden,

im Interesse der Entwicklung der internationalen Luftfahrt und zur Abwehr von Gefahren für die Luftfahrt und die Allgemeinheit folgendes vereinbart:

Artikel 1

Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die für die Anlage und den Betrieb des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland notwendigen Maßnahmen nach Maßgabe des deutschen Luftverkehrsgesetzes und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung zu treffen. Sie wird dabei die von der zuständigen Luftfahrtbehörde der Republik Österreich für den Flughafen Salzburg erteilte Zivilflugplatz-Bewilligung vom 31. Mai 1965, Zl. 33.500/13—I/8—1965, und die Betriebsaufnahmebewilligungen vom 30. Juni 1960, Zl. 32.467—I/7—1960 und vom 29. März 1963, Zl. 33.500/21—I/7—1963, zugrundelegen.

Artikel 2

(1) Die Vertragsparteien werden in einen Meinungsaustausch nach Artikel 10 eintreten, wenn die Zivilflugplatz-Bewilligung oder die Betriebsaufnahmebewilligung des Flughafens Salzburg geändert oder ergänzt werden soll. Die Republik Österreich wird in diesen Fällen die deutschen Erfordernisse, insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaues und des Schutzes gegen Fluglärm berücksichtigen. Werden durch eine solche Änderung oder Ergänzung Maßnahmen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland notwendig, so findet Artikel 1 Anwendung, soweit die Bundesrepublik Deutschland Einwendungen gegen die Änderung oder die Ergänzung nicht erhoben hat.

(2) Soll sich die Betriebszeit des Flughafens Salzburg auf Zeiträume zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit erstrecken, so darf die Genehmigung zur Änderung der bestehenden Betriebszeit nur erteilt werden, wenn dadurch deutsche Interessen auf dem Gebiet der Sicherheit und Ordnung oder des Schutzes gegen Fluglärm nicht beeinträchtigt werden. Die zuständige österreichische Luftfahrtbehörde wird vor Erteilung der Genehmigung eine Stellungnahme der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde einholen.

Artikel 3

(1) Der im deutschen Hoheitsgebiet festzulegende Bauschutzbereich wird im Rahmen der Vorschriften des deutschen Luftverkehrsgesetzes, soweit es möglich ist, die österreichische Sicherheitszone berücksichtigen.

(2) Die zuständige österreichische Luftfahrtbehörde wird die für die Bekanntmachung des Bauschutzbereiches und die für die Unterrichtung der Luftfahrtbehörden erforderlichen Ausfertigungen eines Lageplanes mit eingezeichnetem Bauschutzbereich im Maßstab 1 : 25 000 zur Verfügung stellen und Abschriften der Zivilflugplatz-Bewilligung und der Betriebsaufnahmebewilligung des Flughafens Salzburg sowie ihrer Ergänzungen und Änderungen der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde zuleiten.

(3) Soll eine Baugenehmigung oder eine sonstige Genehmigung versagt werden, so wird die zuständige deutsche Luftfahrtbehörde vor ihrer Entscheidung eine Stellungnahme der zuständigen österreichischen Luftfahrtbehörde einholen.

Artikel 4

(1) Soweit Maßnahmen deutscher Behörden im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens Salzburg nach deutschem Recht eine Entschädigungspflicht des Flughafenunternehmers begründen, tritt an dessen Stelle die Bundesrepublik Deutschland.

(2) Die Republik Österreich hat der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und dessen Gebietskörperschaften alle erforderlichen Aufwendungen und alle Schäden zu ersetzen, die ihnen im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens erwachsen, insbesondere Aufwendungen nach Absatz 1 und sonstige Aufwendungen zur Befriedigung von Ansprüchen Dritter.

(3) Ansprüche wegen Einwirkungen des Flugplatzverkehrs oder des Betriebes des Flughafens auf Personen, Sachen oder Rechte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland können sich auf das deutsche oder auf das österreichische Recht stützen. Stützen sich die Ansprüche auf das deutsche Recht, so findet § 11 des deutschen Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 26 der deutschen Gewerbeordnung sinngemäß Anwendung, soweit der Flughafen nach den geltenden österreichischen Vorschriften und im Rahmen dieses Vertrages betrieben wird. Zur Entscheidung von Streitigkeiten über solche Ansprüche sind ausschließlich die ordentlichen Gerichte der Bundesrepublik Deutschland zuständig.

Artikel 5

(1) Für Schäden an Personen, Sachen oder Rechten, die durch Einwirkung des Flugplatzverkehrs oder des Betriebes des Flughafens Salzburg im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingetreten sind und die von Organen der Republik Österreich im Zusammenhang mit ihrer dienstlichen Tätigkeit durch rechtswidriges Verhalten schuldhaft zugefügt worden sind, haftet die Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe der Vorschriften, nach denen sich ihre Haftung für ihre Organe bestimmt.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland hat, wenn gegen sie ein Anspruch auf Grund des Absatzes 1 geltend gemacht wird, die Republik Österreich hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und sie im Falle einer gerichtlichen Geltendmachung auch hierüber zu unterrichten.

(3) Die Republik Österreich ist verpflichtet, der Bundesrepublik Deutschland die ihr erreichbaren, für die Bearbeitung des Schadensfalles sachdienlichen Informationen und Beweismittel zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach ihren Vorschriften zulässig ist.

(4) Die Bundesrepublik Deutschland hat die Republik Österreich von der Erledigung des Anspruches in Kenntnis zu setzen; Abschriften der Entscheidung, des Vergleiches oder der sonst zur Erledigung führenden Verfügung sind beizufügen.

(5) Die Republik Österreich wird der Bundesrepublik Deutschland erstatten, was diese zur Erfüllung der aus Absatz 1 sich ergebenden Verpflichtungen geleistet hat.

(6) Dieser Artikel gilt nicht, soweit der Schaden einen österreichischen Staatsbürger trifft.

Artikel 6

Die Anordnung und die Genehmigung von Einzelmaßnahmen, insbesondere über die Anbringung und die Unterhaltung von Hinderniskennzeichnungen, ergehen nach Fühlungnahme mit den zuständigen österreichischen Luftfahrtbehörden.

Artikel 7

Die Republik Österreich wird im Rahmen der nach österreichischem Recht bestehenden Möglichkeiten durch geeignete Maßnahmen dafür sorgen, daß geschlossene Siedlungen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland in geringerer als der flugbetrieblich erforderlichen Höhe nicht überflogen werden und daß der Betrieb von Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, insbesondere der Betrieb der Deutschen Bundesbahn, durch Luftfahrzeuge nicht beeinträchtigt wird.

Artikel 8

Durch diesen Vertrag werden die bestehenden Vertragsverhältnisse über den Verlauf der Staatsgrenze und über Maßnahmen der Flugsicherung sowie Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und die Rechte der Bundesrepublik Deutschland in bezug auf die Errichtung und den Betrieb von Funksendeanlagen nicht berührt. Die Bundesrepublik Deutschland wird jedoch dafür Sorge tragen, daß durch diese Funksendeanlagen der Betrieb der für den Flughafen Salzburg erforderlichen Flugsicherungsanlagen nicht gestört wird.

Artikel 9

Auf Verlangen der Bundesrepublik Deutschland wird die Republik Österreich einem deutschen zivilen Flugplatz, dessen Bauschutzbereich österreichisches Hoheitsgebiet berührt, nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit durch Abschluß eines entsprechenden Vertrages die gleiche Behandlung zugestehen, die der Flughafen Salzburg durch diesen Vertrag erfährt.

Artikel 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und die Auslegung dieses Vertrages berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 11

Zur Erörterung von Änderungen dieses Vertrages kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation verlangen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und der Anwendung des Vertrages, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 10 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen dreißig Tagen nach Eingang des Verlangens.

Artikel 12

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrages sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann ist innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen werden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden der beiden Vertragsparteien auf das vom Schiedsgericht an die betreffende Regierung zu richtende Ersuchen in derselben Weise Rechts- und Amtshilfe leisten wie auf das Ersuchen ausländischer Zivilgerichte.

Artikel 13

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Bundesregierung der Republik Österreich innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 14

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

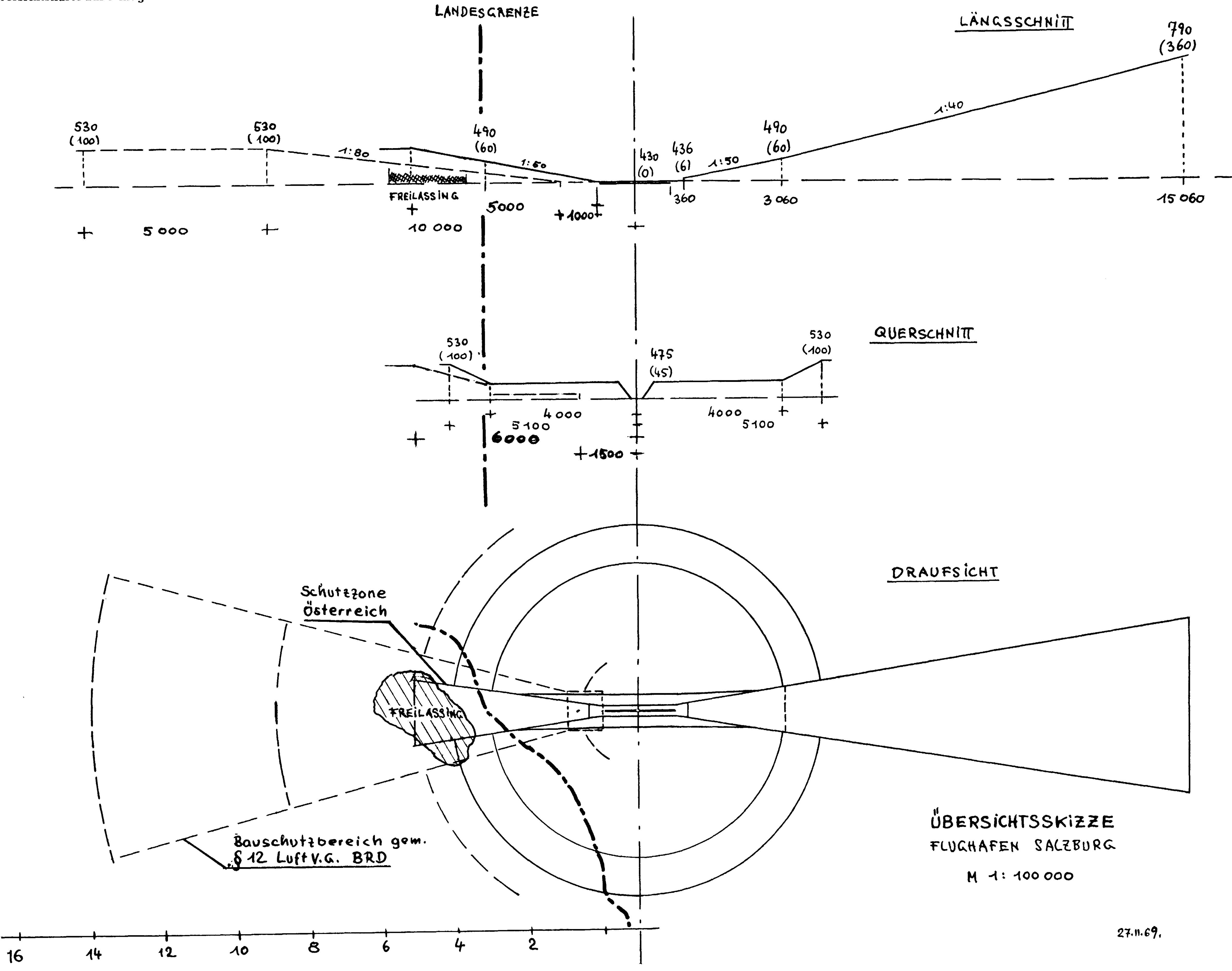
(2) Der Vertrag tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann diesen Vertrag jederzeit schriftlich kündigen. Der Vertrag tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Wien, am 19. Dezember 1967 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Löns

Für die Republik Österreich:
Dr. Toncic-Sorinj


LANDESGRENZE
LÄNGSSCHNITT
790
(360)
1:40
530
(100)
530
(100)
490
(60)
1:80
1:50
430
(0)
436
(6)
1:50
490
(60)
FREILASSING
5000
+1000
360
3 060
15 060
5 000
10 000
QUERSCHNITT
530
(100)
475
(45)
530
(100)
4 000
5 100
6000
+1500
4000
5100
DRAUFSICHT
Schutzzone
Österreich
FREILASSING
Bauschutzbereich gem.
§ 12 LuftV.G. BRD
ÜBERSICHTSSKIZZE
FLUGHAFEN SALZBURG
M 1: 100 000
27.11.69.
16
14
12
10
8
6
4
2



Sicherheitszone des Flughafens Salzburg

Maßstab 1 : 25 000

Auszug aus:

Topographische Karte 1 : 25 000 (Gradabteilungsblätter) Blatt Nr. 8043, 8143/44, 8243/44, 8343 und 8344

Bayer. Landesvermessungsamt, München

Österreichische Karte 1 : 25 000
Blatt Nr. 63/2, 63/4, 64/1, 64/3, 93/2, 94/1

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Wien

Erläuterung:

Die farbliche Wiedergabe der Begrenzung der Sicherheitszone (s. Anlage zum Vertragsgesetz) ist aus drucktechnischen Gründen unterblieben.

-×-×-×- = Staatsgrenze

Denkschrift zum Vertrag

I. Allgemeines

Die Lage des Flughafens Salzburg unmittelbar in der Nähe der deutschen Grenze macht es notwendig, daß sich An- und Abflugwege auf deutsches Hoheitsgebiet (Freilassing) erstrecken. Um die Sicherheit des Flugbetriebes zu gewährleisten, ist die Festlegung eines Bauschutzbereiches auf deutschem Hoheitsgebiet erforderlich. Durch den Vertrag verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, den Flughafen Salzburg in dem vertraglich vereinbarten Rahmen so zu behandeln, als liege er auf deutschem Hoheitsgebiet. Sie hat daher insoweit die Normen des deutschen Luftrechts anzuwenden. Die Republik Österreich trägt die Verpflichtung zum Ersatz der sich daraus ergebenden Ansprüche für die das Eigentum beschränkenden Maßnahmen, darüber hinaus aber auch für weitere mögliche schädigende Einwirkungen durch den Betrieb des Flughafens Salzburg auf deutsches Hoheitsgebiet.

II. Besonderes

Artikel 1

Für die auf deutschem Hoheitsgebiet zu treffenden Maßnahmen gilt grundsätzlich deutsches Recht. Abweichungen können sich dadurch ergeben, daß die österreichische Zivilflugplatz-Bewilligung und die Betriebsaufnahmebewilligung zugrunde zu legen sind. Artikel 3 erwähnt dies ausdrücklich für das Ausmaß des Bauschutzbereiches.

Die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 1 erstreckt sich nur auf die nach dem Luftverkehrsgesetz und seinen Durchführungsvorschriften notwendigen Maßnahmen. Unabhängig davon können jedoch auch andere gesetzliche Regelungen wie zum Beispiel Vorschriften zur Bekämpfung des Fluglärms deutscherseits mit Bezug auf den Flughafen Salzburg angewendet werden, was Artikel 8 u. a. für den Fluglärm ausdrücklich klarstellt.

Artikel 2

Änderungen oder Ergänzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung oder der Betriebsaufnahmebewilligung können Auswirkungen auf deutschem Hoheitsgebiet zur Folge haben. Die Vorschrift soll hierbei berechtigten deutschen Interessen Rechnung tragen. Dem Schutz der auf deutschem Hoheitsgebiet vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung ist hier wie auch an anderen Stellen des Vertrages ausdrückliche Bedeutung beigemessen. Das gilt vor allem für die Nachtflüge, für die Absatz 2 eine besondere Einschränkung vorsieht.

Artikel 3

Da die nach österreichischem Recht festzulegende Sicherheitszone sich nicht mit dem Bauschutzbereich nach dem Luftverkehrsgesetz deckt, müssen beide — soweit es möglich ist — aufeinander abgestimmt werden. Artikel 3 entspricht Artikel 1 Satz 2.

Artikel 4

Artikel 4 enthält die Regelung über die Ersatzansprüche, die sich bei der Anwendung des Abkommens ergeben können, mit Ausnahme der Ansprüche aus Amtspflichtverletzung, für die Artikel 5 eine Sonderregelung trifft.

Absatz 1 überträgt die dem Flughafen obliegende Entschädigungspflicht auf die Bundesrepublik Deutschland. Diese ist nicht nur auf die Verpflichtungen nach § 19 Abs. 5 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einrichtung von Bauschutzbereichen beschränkt, sondern sie erfaßt darüber hinaus auch weitere Entschädigungspflichten des Flughafenunternehmers außerhalb des Luftverkehrsgesetzes, soweit sie im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens stehen. Von Absatz 1 werden daher auch Verpflichtungen des Flughafenunternehmers entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 282) erfaßt.

Absatz 2 enthält eine Ersatzverpflichtung der Republik Österreich für Schäden, die der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder dessen Gebietskörperschaften selbst entstehen, sowie für Aufwendungen, die von diesen zur Befriedigung von Ansprüchen Dritter gemacht werden. Voraussetzung ist, daß die Schäden und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens erwachsen sind.

Die Regelung in Absatz 3 ist prozessualer Natur und legt für Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus Einwirkungen des Flugplatzverkehrs oder des Betriebes des Flughafens ausschließlich den deutschen Gerichtsstand fest. Ob deutsches oder österreichisches Recht Anwendung findet, richtet sich danach, welches Recht für den Kläger günstiger ist.

Artikel 5

Artikel 5 klammert aus Artikel 4 Abs. 3 die aus der Amtspflichtverletzung österreichischer Bediensteter entstehenden Ansprüche aus, da sich prozessuale Schwierigkeiten ergeben, wenn ein solcher Anspruch vor einem deutschen Gericht und nach deutschem materiellen Amtshaftungsrecht geltend gemacht würde. Hierfür tritt die Bundesrepublik Deutschland ein, die ihrerseits nach Absatz 5 von der Republik Österreich Regreß nehmen kann.

Der Anwendungsbereich des Artikels 5 ist auf schuldhaft rechtswidriges Verhalten beschränkt. Auf schuldlos rechtswidrigem oder schuldlos rechtmäßigem Verhalten beruhende Amtshaftungsansprüche findet Artikel 4 Abs. 3 Anwendung.

Artikel 5 ist in seinen Grundgedanken an das „Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich zur Regelung der Amtshaftung aus den Handlungen von Organen des einen in Grenzgebieten des anderen Staates" vom 14. September 1955 (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 596) angelehnt.

Artikel 6

Die Vorschrift bezieht sich auf die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen auf deutschem Hoheits-

gebiet. Sie sichert die hierzu notwendige verwaltungsmäßige Zusammenarbeit.

Artikel 7

Artikel 7 betrifft insbesondere die Festlegung von An- und Abflugwegen. Die Republik Österreich ist danach verpflichtet, durch ihre Flugsicherungsorgane oder den Flughafen Salzburg An- und Abflugwege vorzuschreiben, durch die möglichst wenig Belastungen für die betroffenen Anlieger eintreten.

Artikel 8

Die Vorschrift weist ausdrücklich darauf hin, daß die Bundesrepublik Deutschland durch den Vertrag nicht gebunden wird, Maßnahmen gegen den Fluglärm zu unterlassen, falls solche nach deutschem Recht in bezug auf einen deutschen Flughafen vorzunehmen wären. Weiter bleiben der Verlauf der Staatsgrenze, Angelegenheiten der Flugsicherung und Funksendeanlagen auf deutschem Hoheitsgebiet unberührt.

Artikel 9

Da nicht auszuschließen ist, daß auch auf deutschem Hoheitsgebiet ein Flugplatz in der Nähe der österreichischen Grenze angelegt wird, der Sicherheitsmaßnahmen auf österreichischem Hoheitsgebiet notwendig machen würde, sichert die Vorschrift hierfür der Bundesrepublik Deutschland Gleichbehandlung zu.

Artikel 10 bis 12

Die Vorschriften entsprechen der üblichen Regelung über Meinungsaustausch, Konsultation und Schiedsgericht in den bilateralen Luftverkehrsabkommen.

Artikel 13

enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 14

enthält die üblichen Schlußvorschriften (Ratifikation, Inkrafttreten, Kündigung, Außerkrafttreten).

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 391. Sitzung am 23. März 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, anläßlich des Austausches der Ratifikationsurkunden gegenüber der Republik Österreich in geeigneter Weise folgende Erklärung abzugeben:

1. Das in der Präambel ausgesprochene Vertragsziel „Abwehr von Gefahren für die Allgemeinheit" umfaßt nach deutscher Auffassung insbesondere auch die Verhinderung und Verminderung von Lärmeinwirkungen und sonstigen Immissionen auf die Stadt Freilassing und das umliegende Gebiet.

2. Die deutsche Seite setzt voraus, daß die Republik Österreich im Rahmen des Vertrages alle nach dem jeweiligen Stand der Technik möglichen Maßnahmen ergreifen wird, um die Belästigung der deutschen Bevölkerung auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

3. Die Bewährung des Vertrages als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung wird die deutsche Haltung zur Geltungsdauer wesentlich mitbestimmen.

Bn 312147 7. 73